

ARIPI ROMÂNESȚI

D.



Director, C-der
AL. DEMETRIE

205



ANUL II, Nr. 36
10 MARTIE 1943

HIDROAVION ROMÂNESC DE VEGHE
PE ÎNTINSURILE MĂRII NEGRE.
(S.V.P.)

LINIILE AERIENE ROMÂNE EXPLOATATE DE STAT

S. A. R.



AVIOANELE SOCIETĂȚII L. A. R. E. S. AU PARCURS ÎN ANUL 1942 PESTE UN MILION KILOMETRI ÎN CURSE CIVILE ȘI MILITARE, TRANSPORTÂND CIRCA 15.000 PASAGERI, PESTE 300.000 KGR. MĂRFURI ȘI PESTE 80.000 KGR. POȘTĂ CIVILĂ ȘI MILITARĂ



AVIAȚIA Germaniei

207

LA 1 Martie aviația germană a sărbătorit aniversarea a nouă ani de existență. Plămădită și organizată de geniul creator al Reichsmareșalului șburător Hermann Göring, aviația germană — arma de elită a națiunii germane — a devenit în scurt timp un formidabil „pumn aerian” de oțel și foc, de o mărime zdrobitoare și cu adevărat groaza celor cari au simțit-o !

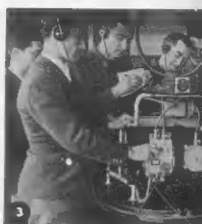
Ordinul de zi pe care Reichsmareșalul Göring l-a adresat la 1 Martie 1943 șburătorilor lui este un laconic — dar cald și hotărâtor îndemn — pentru acțiunile viitoare :

„Vom lovi cu nouă forțe pe Isamic și îl vom nimici oriunde îl vom întâlni. Victoria TREBUE să fie a noastră și YA FI a noastră. Spiritul de jertfă al camarazilor cari și-au dat viața pentru Germania și libertatea poporului nostru ne face de neînvingători”.

Bravura șburătorilor germani o cunoaște și nu simțit-o din plin toți dușmanii Axei. Alături de camarazii șburători comani, italieni, finlandezi și croșei, șburătorii germani vor dovedi și în viitor puterea, disciplina, spiritul de jertfă și nobilitea lor sentimente de dragoste și devotament pentru Patrie, Fuhrer și Reichsmareșalul Göring. Vor învinge întotdeauna, așa cum au învins și până acum pe cele mai puternice aviații dușmane.

Este credința neștrămutată a șburătorilor aliați de pretutindeni, este urarea sinceră pe care acipile românești o adresează camarazilor germani.

A. D.



Aripa



ROMÂNESȚI IN LUPTA



1. La un comandament aerian, pe front.

2. Încălzirea motoarelor pe frontul de Est, iaraș.

(S.M.P.-P.K.)

3. La a școală de aparate de bord.

(S.M.P.-P.K.)

4. Ofițerii unui comandament de aeromată cercetează materialul adus de avioanele de recunoaștere.

(S.M.P.-P.K.)

5. Un grup de aburători, iaraș, pe frontul de Est.

6. Morii și zăceșii au descumpanat pe temerarii noștri parașutiști.

7. La manșe... (S.M.P.-P.K.)

8. Bombardierii români sînt gata de zbor spre inamic... (S.M.P.-P.K.)

9. O rezoluție a ofițerilor aviației germani și români. În primul plan: Domnul ministru General Gh. Ionescu.





CRONICA RĂZBOIULUI

aerian

INTRE 15 — 28 FEBR. C.

de ROMULUS SEISANU



PERIOADA de tranziție a iarnă la primăvară, pe frontul oriental european a scos în evidență importanța covârșitoare a armii aeriene, ca instrument ofensiv.

Comparând activitatea aviației din cursul acestei ierni, cu activitatea ei dela 15 Februarie 1943 încoace, constatăm o intensificare progresivă a ei odată cu apropierea primăverii. Reamintim că în tot timpul iernii condițiile atmosferice n-au fost favorabile aviației în spațiul imens al teatrului de război din răsărit, așa că randamentul său a fost fatal redus. Se știe cum creștea și a acoperit câteva luni terenul luptelor și zonele din spatele frontului sovietic n-au îngăduit aviației germane să facă re-

cunoașteri metodice, spre a descoperi zonele de concentrare, coloanele în marș și mișcările forțelor inamice în vederea constituirii dispozitivului lor ofensiv, nici atacuri masive fulgerătoare împotriva diverselor obiective militare și nici intervențiuni cu mare eficacitate în cursul bătăliilor, în colaborare cu celelalte arme, spre a sfârșii elanul ofensiv, sau a paraliza riposta adversarului.

De aici comandamentul armatei roșii a căutat să tragă maximum de avantaj din condițiile atmosferice, contând pe aliatul său „Iarna”, spre a întreprinde și desvolta ofensiva cu forțe terestre considerabile în sectorul frontului oriental de sud și a făcut cele mai mari eforturi și sacrificii, ca să poată obține rezultatele strategice înainte de apariția primăverii, când aviația germană, română și celelalte aliate, ar fi recăștigat libertatea deplină de acțiune. Serviciul meteorologic german, care prezintă o mare importanță pentru angajamentul aviației, căci el culege informațiile necesare și le transmite sub formă de mesaje precise formațiunilor de luptă și celor de recunoaștere din zona luptelor, a îndeplinit misiunea sa în cele mai bune condiții și în tot cursul campaniei grele de iarnă; dar, după cum am spus, starea atmosferică a redus mult activitatea aviației germane. Odată însă cu perioada degheșului în raza de acțiune a ofensivei sovietice de pe frontul de sud, condițiile atmosferice au favorizat intervenția masivă a formațiunilor de Stuka de luptă și de recunoaștere, germane, române și celelalte aliate, în toate locurile principale ca și în zonele din spatele frontului inamic cu o mare eficacitate. Astfel, între 15 Februarie și 1 Martie 1943, aceste formații au susținut trupele germane angajate în luptele grele din regiunile Orel, Kuban, vest de Harkov, Izium, Mîns și Cerkas, din zona frontului de sud, ca și pe cele angajate în luptele tot atât de grele din regiunile dela sud de lacul Ladoga, râul Vohov, sud-est de lacul Ilmen, Veliki Luki și Riev, din sectorul frontului de nord și central, prin atacuri numeroase puternice împotriva unităților blindate și mai ales împotriva serviciilor de întărire din spațiile apropiate ale frontului. În bătălia din regiunea lacului Ladoga, care a stîrnit în ziua de 22 Februarie o extremă violență, forțele sovietice după un puternic bombardament al artileriei și cu sprijinul unor numeroase formațiuni de avioane de luptă, au încercat să străpungă liniile germane dar intervenția avioanelor „Stukas” și a celorlalte de luptă germane care au colaborat cu trupele de uscat, au contribuit la paralizarea atacurilor inamice în urma pierderilor severe în oameni și în materiale ce le-au adus forțelor sovietice.

În ziua de 23 Februarie, pe frontul oriental, între Leningrad și Cuban, avioanele de vânătoare germane au doborât 99 de aparate sovietice, iar artileria germană antiseriană, 19. În ziua de 26 Februarie, la sud de lacul Ilmen, unde inamicul a format două centre de operații și a susținut atacurile infanteriei și blindatelor sale cu escadrilele numeroase de avioane, aviației germane au obligat la luptă pe cei sovietici, care sburau la mică înălțime și au efectuat bombardamente cu efecte întinse distructive împotriva concentrațiilor de trupe și a auto-vehiculelor îngrădite în spațiile dela sud-est de Bta-raja Rusa, nord-est de Holm și nord de Veliki Luki.

De asemenea prin lovituri de bombe în pin au fost distruse multe adăposturi blindate, poziții de luptă și piese de artilerie.

În luptele aeriene angajate în același spațiu în ziua de 27 Februarie aviatorii de vânătoare germani, au doborât 21 de aparate sovietice, însă sî surselor pierdute.

A doua zi prin atacuri date de la mică înălțime, aviatorii germani au distrus 120 de vehicule motorizate încărcate cu trupe, trei baterii de artilerie grea, trei mașini

dispozite de munții și numeroase trenuri pe liniile ferate principale strategice.

În sectorul frontal de sud, în parte mobil în parte aproape stabilizat, activitatea aviației germane a fost și mai mare.

Colaborând cu trupele armatei terestre ca a intervenit în toate luptele ofensive și defensive, dând grele lovituri inamicului și contribuind la slăbirea treptată a capacității sale ofensive mai cu deosebire în bătăliile ce s-au desfășurat între Nipru și Donet și apoi în regiunea Iziom, unde trupele germane au câștigat teren și au trecut în câteva puncte râul Donet, spre est și nord-est.

Grupul de aviație italian, care operează pe acest front în condiții strălucite, a pierdut cu comandantul său, generalul Pezzi, — unul din aburătorii încercări și șefi de elită ai armatei aeriene italiene — cu prilejul unui abor ce l-a făcut spre pozițiile unde căuta unități italiene erza încercute, cu scopul de a recunoaște personal terenul și a organiza evacuarea răniților prin ajutorul avioanelor.

În spațiul maritim al Mediteranei avioanele torpiloare și celelalte, germane și italiene, au continuat să atace convoaierile inamice și instalațiile porturilor de pe coasta Algeriei. Un număr relativ însemnat de vase de război și de comerț engleze au fost scufundate sau avariate.

Pe teatrul de operațiuni din Tunisia, aviația beligeranților a activat în fiecare zi, cu totă vremea nefavorabilă ce s'a menținut în zona muntoasă de la nord și în zona centrală.

Avioanele de bombardament britanice au atacat orașele din Italia și insulele Sardinia și Sicilia: Milano, Neapole, Gioia Tauro, Amantea, Cantarero Marina, Trapani, Cagliari, cu efecte distructive asupra clădirilor și cu 150—300 de victime omenești în fiecare localitate.

În noaptea de 1—2 Martie un atac concentric împotriva Berlinului a fost dat de un grup de avioane grele de bombardament de câte patru motoare britanice, în cursul cărui 19 aparate britanice au fost doborâte de focul puternic al artileriei anti-aeriene germane iar altele s'au risipit în împrejurimi.

Bombele explozive și incendiare ce au căzut în câteva cartiere ale orașului, n'au atins fapte precise cu diferite case. Piloții germani de vânătoare au contribuit și ei la micșorarea efectelor acestui atac aerian nocturn, organizat cu scopul de a impresiona populația civilă. Atacul n'a putut fi prelungit din cauza focului puternic al artileriei anti-aeriene.

În Germania s'a serbat în ziua de 1 Martie împlinirea a opt ani dela refacerea și organizarea modernă a aviației.

Învinșă în războiul trecut, Germaniei i s'a interzis prin tratatul dela Versailles să dispună de o aviație militară. Îngăduindu-se numai să construiască dirijabile (Zeppelinuri) și avioane civile în anumite condiții. Construcția, detențiunea, importul sau punerea în circulație a aparatelor blindate, sau amenajate ca să primească o armă, ce ar fi putut fi folosită în caz de război au fost deasemenea interzise Germaniei. În ce privește construcția, sau importul de avioane cu caracteristică tehnică a avioanelor de vânătoare n'au fost permise Germaniei decât pe baza unor autorizații excepționale, după cum și numărul piloților apți să piloteze asemenea tipuri de avioane autorizate, a fost restrâns, fiindu-i îngăduită numai participarea la concursuri.

Dintre aviatorii militari germani, numai 36 membri ai Reichswehr-ului foști piloți de război și alți 36 instruiți după război, au primit autorizația să practice sub titlul personal și particular pe socotela lor, sportul aviației. Pe teritoriul Renaniei, sub regimul dinainte de 1933, s'au organizat numai patru porturi aeronautice și 12 terenuri auxiliare.

În 1930 numărul avioanelor civile cu motor ale Ligii aeronautice germane n'a trecut de 120 și în primul trimestru al anului 1931 acceptă Ligă a comandat 30 de avioane de tipurile Klemm, B.-E.-W. și Junkers. În 1924, în bugetul Germaniei s'a prevăzut o sumă de 753.000 de mărci pentru instruirea piloților iar în bugetul din 1929—30 ea s'a ridicat la 2 milioane de mărci.

În acea epocă a mai funcționat un „Oficiu central de siguranță aeriană”; serviciile meteorologice și radio-aeriene și institutul de cercetări aeronautice din Adelsdorf.

Germania a organizat apoi câteva linii aeriene naționale și internaționale și a dispus până la 1933 de uzinele aeronautice Junkers, Heinkel, Dornier și cele bavareze. Cam acestea a fost disponibilitățile Germaniei în materie aeronautică în ajunul



venirei la putere a partidului social-național de sub conducerea D-lui Hitler.

De fapt, când s'a instaurat regimul hitlerist, Germania n'a avut o aviație militară propriu zisă — nici industrie pentru construcția aparatelor de vânătoare, de luptă, de bombardament și de recuperare și a motoarelor nici personalul instruit în navigație și tehnic (piloți, observatori, mecanici ș. a. l.).

La manevrele aeriene germane din 1930, avioanele civile au participat și au făcut exerciții aeriene cu ofițeri pe bordul lor. Așa că numai după 1933, precis de la 1 Martie 1935 regimul social-național, sub impulsul marelui organizator și animator, mareșalul Goering, a luat naștere și s'a dezvoltat marea aviație militară, în condițiuni cu adevărat uimitoare, atât în ce privește calitatea și numărul crescând al aparatelor, cât și în ce privește organizarea unui corp select de piloți și de tehnicieni.

Grație acestei organizări moderne aviația germană a putut în cursul războiului să obțină succese mari pe toate fronturile și să aducă cele mai însemnate servicii celorlalte arme de uscat și navale.



AVIAȚIA SANITARA ÎN RĂZBOI

GOLUL hotărât ca factor de luptă decisiv al aviației în actualul războiu și multiplele întrebări care se pot da avionului, a făcut să se realizeze practic evacuarea răniților și bolnavilor pe calea aerului.

Deși ideea era veche — Dr. Chassaigne 1918 în Maroc — totuși avioane amenajate special în acest scop au apărut în Mai 1929 pe aerodromul Orly, când s'a ținut și primul congres internațional de aviație sanitară, iar în 1933 la Madrid în Iunie la avioanele sanitare prezentate era și personal sanitar pregătit.

În Maroc, Levant, Siria începând din 1918 și lucrându-se 8 ani de zile, s'a reușit a fi evacuați pe calea aerului 4.000 răniți și bolnavi.

La noi ideea era veche, însă înfăptuirea de dată absolut recentă,

În Ianuarie 1940 se înființează prima escadrilă sanitară din 5 avioane R. W. D. și un avion Potez 56, având o capacitate de transport la un parcurs, de 22-27 răniți.

Avionetele R. W. D. mergeau până la primele formațiuni sanitare ale armatei terestre, chiar posturile regimentare, iar Potezul făcea imbarcarea dela ambulanțele divizionare sau dela spitalele de campanie.

Acestea au fost avioanele sanitare cu care am început războiul în Iunie 1941.

Nu mai grație însă înțelegerii depline din partea Domnului Ministru al Aerului — General Av. Gh. Ienescu — și a d-lui Comandor Ing. N. Popp, Secretar General, aviația sanitară așa de mică la început, s'a putut afirma ca mijloc practic de evacuare, pentru că s'a afectat prin ordin special în scopul transportului răniților

avioanele Societății „L. A. R. E. S.” și dela 22 Iunie — 31 Decembrie 1941 s'au evacuat pe calea aerului 5.249 răniți, iar până în prezent poate 10.000 răniți și bolnavi, întrebunându-se și avioanele Ju 52.

Având în vedere aspectele actualului războiu, când foarte des se vede în comunicate cuvântul „încercuire”,

Având în vedere răniurile produse prin armele utilizate, având în vedere rapiditatea cu care se face transportul și faptul că din ordinul Domnului Ministru, avioanele Ju 52 se utilizează pentru evacuări de răniți, iar capacitatea lor este de peste 500 la un parcurs, având în vedere că aproape nu există contra indicațiuni pentru transport aerian, deoarece numai șocații, exeițații și cei recent operați pe craniu nu pot suporta voiajul în avion, se vede clar marele rol al aviației sanitare ca mijloc de evacuare, mai ales că a-





1) Răniții sunt coboriți din avionul sanitar.

3) Doamna Virginia Thomas, pilotul unui avion sanitar, supraveghează îmbarcarea unui rănit.

2) Îmbarcarea răniților pe avioanele sanitare, pe un aerodrom apropiat de linia de foc.

4) Doa Mariana Brăgășanu, sora din sburătoarelor noastre dintr-o formație de avioane sanitare.



proape întotdeauna transporturile sunt însoțite de medici sau infirmiere obișnuiți cu zborul, deci putând ajuta în timpul transportului.

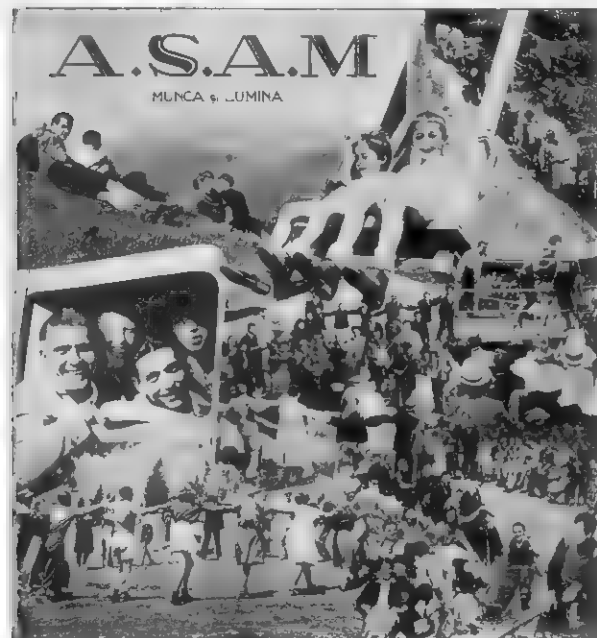
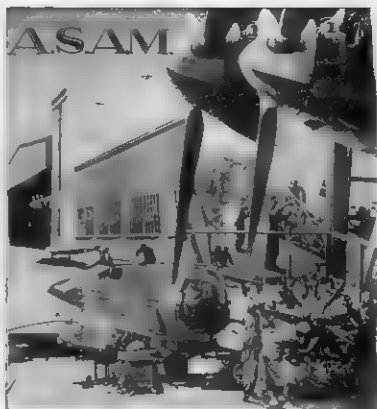
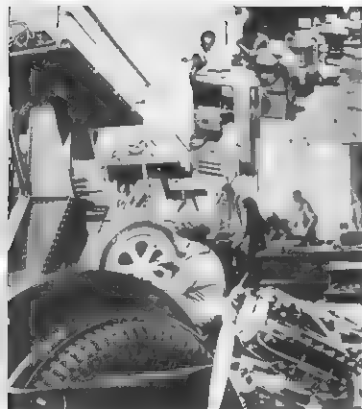
Avioanele sanitare pot fi însă utilizate și în scopul de a duce personal medical sanitar auxiliar, echipe de chirurzi, de bacteriologi, pansamente, medicamente, securi, hrană, etc. în locuri inaccesibile mijloacelor de transport obișnuite, sau în localități supuse cataclismelor — cutremure, inundații, etc.

Ca personal conducător al acestor avioane, în special a celor mici, se poate utiliza și s'a întrebuințat personalul navigant feminin cu rezultate excelente și fără nici un incident de zbor, realizându-se o economie evidentă în personalul navigant pregătit pentru aviația de luptă.

Rapiditate, perfect utilitate, comod instalate, putând ateriza aproape pe orice teren, având asistență medicală și instalațiuni sanitare la bord, avioanele sanitare sunt un mijloc ideal de evacuare în timp de război, iar în timp de pace se pot salva multe vieți printr'un serviciu de transport aerian organizat în acest scop, pe regiunile țării noastre ce cuprind în ele clinici universitare sau mari centre medico-chirurgicale.

Medic Col. Dr. I. DOBREANU





Administrația Stăbilimentelor Așului și Municipiului 1942, în cadrul organizației „Muncă și Lumină” s’au organizat trei excursii de agrement pentru muncitori, pe Valea Fărașului, s’au organizat echipe sportive ca fotbal, atletism și echipamentul necesar, s’au organizat spectacole teatrale literare fiind citite pe rând și regional, s’au dat ajutoare la bani muncitorilor lipșiți și s’au servit mese gratuite la peste 200 sценici la instituția Chelarușii făcute pentru asigurarea acestor teatru de bani laștrile muncitorilor s’au urcat la peste 4.000.000 lei.

Terță o muncă rodnică demău de subțiat, pe care o vâșim cu plăcere pentru rōndele ei. Dăm aci câteva fotografii luate din domeniul de muncă și recreație al acestor instituții rōndășii.



PROTECȚIA NAVIGAȚIEI AERIE



definiție a acestei noțiuni poate fi dată prin totu-
toarea măsurilor luate în scopul de a asigura decola-
rea, șborul pe un anumit traseu și aterizarea avio-
nului pe terenul dorit, în bune condiții.

Spre deosebire de mulțimea de locomobile teres-
tre, la care aceste măsuri sunt luate prin însăși
relieful drumurilor pe care se mișcă vehiculele și prin sem-
nale vizibile depe aceste drumuri, menite a regla circulația
pe ele (șosele sau căi ferate), în deplasările aeriene, măsurile
de asigurare a decolării, șborului și aterizării sunt vizibile
numai în parte, iar adeseori această vizibilitate este redusă la
zero și de aci nevoia ca ele să fie completate cu alte mijloace
a căror percepere este lăsată altor simțuri ale conducătorului.

Dacă locomotivele și vehiculele sunt în general conduse
(ghidate) în deplasarea lor, prin linii ferate sau șosele, rat-
tează punctele de plecare cu locurile de destinație, avioanele
în șbor trebuie să fie conduse pe un anumit drum, dela
punctul de plecare la locul de destinație.

Pe timp frumos și de bună vizibilitate, orientarea pilotului
se are la îndemână o hartă a terenului deasupra căruia zboară,
nu formează o prea mare dificultate.

Pe timp de proastă vizibilitate, orientarea vizuală a pilotului
devine imposibilă și el este în pericol nu numai de a nu
ajunge la locul de destinație, dar prin greșelile sau imposi-
bilitatea gășirii unui teren propriu de aterizare, este expus
la accidente.

Avionul este pus în afară de aceste pericole prin „măsurile
de protecția navigației aeriene”.

Să luăm pe rând cele trei faze ale unui șbor aerian și anume
decolarea, șborul propriu zis și aterizarea și să vedem în ce
constau măsurile de protecție a navigației aeriene pentru
fiecare fază în parte.

Înainte de decolare, în vederea execuției unui șbor pe un
anumit traseu, pilotul primește primul element de protecție a
navigației și anume *Buletinul meteorologic*, pilotul fiind ast-
fel prevenit de diferitele stări atmosferice cu care va avea de în-
tâlni în zbor.

Decolarea trebuie astfel făcută încât vântul să bată din di-
recția pe decolare, altfel avionul este în pericol de a fi acci-
dentat. Măsurile de protecție sunt luate prin prevederea pe
teren, a unui dispozitiv care să indice direcția vântului, fie
printr-o mănecă de vânt, fie de către un horn cu fum,
fie de un dispozitiv în formă de T denumit „T-șu”.

Pentru a ușura avionul în timpul decolării, se construiesc
piste de decolare betonate.

Dacă decolarea se face pe timp de noapte, pista de decolare
este luminată, fie prin proiectoare puternice, fie ca este numit
marcată prin lumini aşezate de o parte și de alta și de-a
lungul ei.

După ce avionul a decolat cu ajutorul instrumentelor de
orientare de bord, se îndreaptă spre punctul dorit.

Dacă atmosfera este limpede și pilotul poate vedea, după
diferitele elemente de orientare depe pământ, pe care le vede,
ca: șosele, căi ferate, localități, șborul se efectuează în con-
diții foarte bune din punct de vedere al orientării.

Dacă șborul se face pe timp de noapte și atmosfera este
clară, aceeași orientare a avionului în șbor se face cu ajutorul
unor faruri luminoase, asemănătoare farurilor de pe coastele
mărilor, care sunt plasate în lungul rutelor de urmat, la di-
stanțe de ordinul zecilor de kilometri.

Dacă însă atmosfera nu permite o bună vizibilitate și dacă



Trasa de decolare înălțată de bombare
a aerului
(P. A.)

avionul nu-și mai poate determina poziția în spațiu, adică în supra-cărui punct de pe sol se găsește, el are nevoie de mijlocul altora care să-l ajute a-și delecta și să-și poartă sau să-și comunice această poziție de la pământ.

De aici apare nevoia de legătură între avioane și stațiile organizatorice terestre care sunt capabile a-și da informațiile urât la timp sau.

Natural că pentru această legătură nu se pot utiliza mijloace acustice, optice sau electrice cu fir, singurul mijloc de legătură este acela a undelor electromagnetice, cunoscute cu ajutorul aparatelor de radio electrice aflate atât la bordul avioanelor cât și la pământ realizându-se astfel legătura bilaterală.

Aceste aparate constau din posturi de emisie și posturi de recepție a undelor electromagnetice, de puteri și forme diferite, pentru a răspunde scopurilor pentru care sunt destinate.

În afară de posturile de emisie și recepție obișnuite, posturile de emisie terestre care permit avioanelor ca ele să se orienteze singure cu ajutorul posturilor de recepție de la bord, se numesc **Radiofaruri terestre**.

Posturile de recepție terestre sau de pământ cu ajutorul cărora se fac orientările, se numesc **Radioogonometre**.

Putem spune deci că orientarea avioanelor în zbor fie din avion fie de la sol, se face cu ajutorul radiofarurilor și radioogonometrelor.

Scopul acestei aparatură este de a feri avionul de răstărire — și de ari toate consecințele rele adică de a-și da un ajutor sau o protecție pe timpul zborului evitându-i accidentele.

Să presupunem că avionul a ajuns în apropierea terenului pe care trebuie să aterizeze.

Mai întâi, pilotul avionului trebuie să știe care sunt limitele terenului de aterisaj înăuntrul cărui poate aterisa și pentru aceasta terenul este marcat cu ajutorul unor semnale de delimitare denumite **Balize**, au o culoare din care panouri de o formă specială vizibile în ziua și noaptea și se pot pune pe o înălțime sau deasupra lor, lămpi în formă de tuburi, care prezintă un unghi cu vârful spre interiorul terenului, pentru marcarea acestuia pe timpul de noapte.

Dacă există și mijloace de protecție înălțate mai sus pentru decolare ca



Exploze terribles et son comit

marcarea pistei de aterisaj, mâncarea, leul, sau hornul cu fum, care să arate sensul direcției de aterisare, aterisarea avionului în bune condiții este asigurată.

Pentru aterisajul în timp de noapte însă, când atmosfera este clară, în afară de balizele de delimitare, a lămpilor care marchează pista și lămpilor de deasupra T-ului de vânt, se mai aprind o serie de lămpi roșii care sunt vizibile pe acoperișul, înălțimile din jurul Aerodromului, din jurul lămpii de pistă care dau avionului, siguranța de a nu se ciocni cu vreunul din aceste obstacole.

Dacă nu se dispune de o pistă de aterisaj marcată electric, fie că este de beton sau nu, atunci terenul se iluminează cu unul sau două proiectoare puternice, speciale care trimit un fasciul luminos într-un plan orizontal înălțat deasupra terenului de aterisaj.

Aterisarea, ziua sau noaptea, pe timp de proastă vizibilitate necesită însă a se utiliza mijloace radioelectrice sau gurile care pot fi atrăgătoare când este vorba de legătura între puncte care și schimbă continuu poziția în spațiu, cum este cazul avionului în zbor.

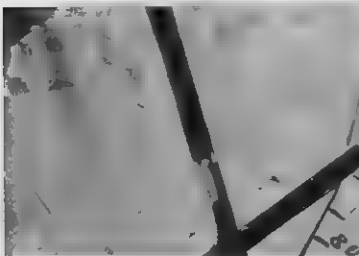
Pentru aceasta, este nevoie de o instalație radioelectrică specială, atât la pământ cât și la bordul avioanelor.

Din cele expuse mai sus reiese că avioanele: pentru decolare, în cursul navigației aeriene propriu zis, precum și la aterisare, trebuie să aibă la o serie de mijloace, pentru a le asigura evitarea accidentelor.

Totalitatea mijloacelor întrebinate în scopul arătat mai sus formează „**Protecția Navioajelor Aeriene**”.

Lt. Col. Ing. M. BOSONCA

Apron de obiectiv
(N. M. P.)



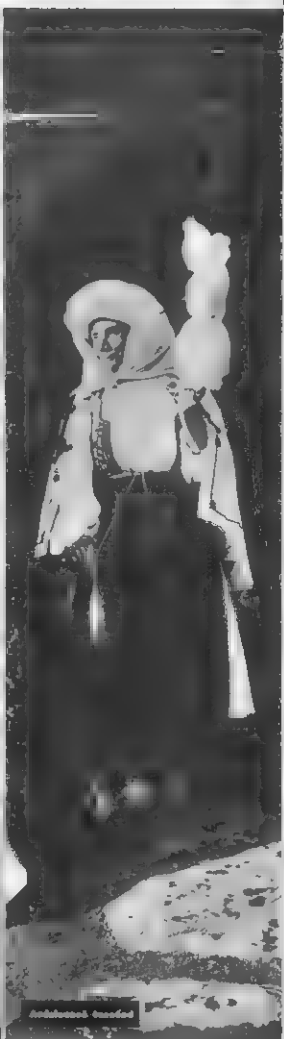
Post telefonic terestru de legătură
(P. A.)





TARZAN NOSTRA





Hidroavion german la Marea Neagră (PK-SMP)



ESCORTĂ antisubmarină



la patrulare deasupra mării (PK-SMP)



La o bază de hidroavioane pe Marea Neagră ibaratori români și germani (PK-SMP)

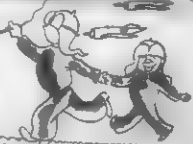
Hidroavion german decolând (PK-SMP)



MAI NA...
activitatea prevăzută pentru ziua de azi
Convoi de... spre...
Pecare din...
Necesar escortă și vânătoare anti
submarină
Șefi Bir. operații ai Comand. Aero
Roman și German se întrunesc și discută
posibilă tăiere de sat sfaceră corălii
Aplecați asupra unei hări mari, ei
și, oleacă drumuri și stăntă timpuri
Comandanții aprobă și dă ordin
de operați... ca re escadri și merg și ei... să
se odihnească 2-3 ore, după lucru, în cordat
... unei zile
La Hidroscara tehn. Cien... crează încă
... am na unei antene... umbrele lor se
pro... tează tan omat... în întineric
Hidroavioanele odată pregătite și gata
de misiune mecanic... se dau și ei un
bucmeșitate odihne



Pentru tinerețe



Acum se etrus
pentru tinerețe



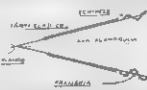
Lambărea cu
LANDOW-UL



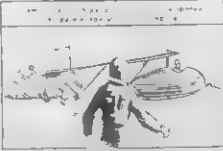
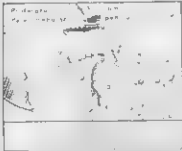
Acum se etrus
pentru tinerețe



Acum se etrus
pentru tinerețe



Acum se etrus
pentru tinerețe



Acum se etrus
pentru tinerețe



AVIAȚIA TINERETULUI

OCHII lumii întregi sunt ațintiți astăzi asupra aviației care înseamnă avânt, îndrăzneală și tinerețe. Dar aviația unei țări nu poate progresa fără efortul și participarea întregii națiuni. Ea se adresează tuturor și în primul rând tineretului, care trebuie nu numai să o admire, dar să o și trăiască, spre a o înțelege și a o prelua. Ea e școala răbdării, a perseverenței și a jertfei eroice, dar și trăirea celor mai mari satisfacții.

Sunt trei etape mari în care tineretul ia contactul cu aviația. Etapa de apropiere și de imitațiune, aeromodelismul,

Etapa de inițiere în tainele șorului și de înfrățire cu aripile, cu legând în aer satisfacțiile meritului și curajul personal, *planorismul* (șorul fără motor).

Etapa finală de stăpânire a spațiilor aeriene, prin utilizarea puterii motorului, *aviația de tutism*.

Aeromodelismul constituie, desigur, cel mai minunat mijloc de a atrage tineretul spre marea taină a șorului.

Aeromodelele sunt minunate jucării șburătoare, aeroplan în miniatură, jucării luate după principii științifice care absoarbă ca orice avion mare, învingând legile gravitației.

Cu toate acestea aeromodelele se construiesc ușor și orice copil poate ajunge, în foarte scurtă vreme, un desăvârșit aeromodelist. La executarea unui model șburător, tânărul constructor va pune, în afară de pasiune și dragoste de aviație, multă inventivitate și mai ales multă răbdare. Aeromodelistul descifrează cu pricepere și seriozitate cele mai complicate planuri, pe care și le realizează uneori chiar singur, își pregătește cu grijă materialele și execută lucrul cu entuziasm și cu metoadă. De multe ori nu-și vine să creadă că aeromodelul alcătuit din panouri de placaj și baghete subțiri încheiate cu multă grijă, o adevărată lucrare de maestru, construită cu migăloasă exactitate, e opera unui copil, care de cele mai multe ori, nu are nici 14 ani.

Cea mai mare mulțumire a unui aeromodelist o constituie însășorul modelelor construite de el. O zi la câmp în bătaia vântului și arișia soarelui, când modelele își iau cu-

mințe șorul pe aripile vântului sau se pierd în înălțime duse de minusculele motoare care nu mai prezintă nici un secret pentru un aeromodelist, răsplătesc cu prisosință toată truda lucrului. Pentru a-și înțelege șorul și a-și îndrepta greșelile aeromodelului construit de el aeromodelistul va învăța cu ușurință și cu pasiune multe din legile șorului mecanic. Și născări legile și principiile învățate nu vor găsi o mai grăbită aplicațiune practică cu în acest domeniu. Aeromodelismul este astfel o adevărată școală activă.

De aici și până la șorul fără motor nu mai este decât un pas.

Șorul fără motor! Marea școală a disciplinei, consumpției, a camaraderiei și a curajului.

E școala celui mai curat clan tineresc, a celui mai frumoase vârste. Școala care înfrățeste tinerețea cu natura.

Ce poate fi mai frumoasă și mai atrăgătoare pentru un tânăr de 10—18 ani, decât să-și petreacă vara la o școală de șor fără motor, în mijlocul naturii, cu pielea bronzată de arișia soarelui, cu mușchii oțeliți în eforturi, cu privirea lămpede, ca limpezimea cerului pe care-l cucerește aproape pe nesimțite.

Aci tânărul învață să zboare. Și dela început absoarbă singur. E angur stăpân pe pasărea lui care-l ascultă cuminte și cu care se identifică pe nesimțite.

Primul salt te ridică doar o palmă dela pământ și totuși începi să simți că ești șburător. Primul șor în linie dreaptă, apoi primul viraj, după care vine și primul brevet.

În sfârșit ești șburător adevărat.



Ai simula aproape singur taina acestei minuni, numai in câteva săptămâni, ajutat de îndemnul și efortul camarazilor, de priceperea instructorilor și de dragostea ta de zbor. Și te îndrebi cum mai pot exista tineri cari nu știu încă să zboare și cum mai pot exista oameni cărora e e frică de aviație.

Încep apoi zbururile piute. Descoperi în sfârșit și marea taină a zborului fără motor. Aștepti cu nerăbdare un vânt bun, care să te ridice cât mai sus și să te ție cât mai mult deasupra celorlalți. Acolo sus n-ai năsture neturburată a văzduhului te înfrățești cu pasările cerului, cărora le smulgi pe nesimțite secretul zborului plătut. Câștigi un simț nou cu care Dumnezeu a înzestrat numai anumite păsări, acela de a descoperi curenții avariabili, cari te ridică la înălțimi nebănuite în imensitatea seninului albastru.

Așa s'au înălțat cu planorul piloți tinerari până la 7000 m. deasupra punctului de lansare, sau au reușit să stea în aer 48 de ore încontinuu. Două zile și două nopți încheiate să zbori fără motor și fără benzină „juțat” numai de instinctul de pasăre al zburătorului pianist!

În timp ce zborul fără motor e supus elementelor naturii, pe cari pilotul caută să le speculeze în favoarea lui, zborul cu motor învinge impetuozitatea acestor elemente.

Pentru un zburător desăvârșit, avionul e jucăria capriciului său și prietenul lui cel mai bun.

Aviația prin cele trei etape: de apropiere și imitațiune, de inițiere și de stăpânire a spațiilor aeriene, creiază, dintre elementele ei, o generație nouă de tineri formați la școala curajului și a disciplinei liber consumitate.

Aeromodelismul creiază disciplina lucrului și satisfacția realizării, în timp ce zborul fără motor formează caracterul, disciplina și curajul, iar zborul cu motor desăvârșește această operă formând pe zburătorul civil și militar în slujba neamului.

La noi s'a înființat de curând o organizație denumită „Tineretul aviațic român” (T.A.R.), lucrând în cadrul Direcției Aeronautice Civile din Subsecretariatul de Stat al Aerului, care și-a propus să realizeze o cât mai mare și mai frumoasă generație de zburători din tinerii entuziaști ai neamului nostru.

T.A.R.-ul dispune de toate mijloacele pentru conducerea, îndrumarea și înzestrarea atelitelor școlare de aeromodel, tabere de vară pentru aeromodelism, minunate școli de zbor fără motor, situate în cele mai pitorești regiuni ale țării, și serioase școli de zbor cu motor, bine înzestrate și admirabil încadrate.

Subsecretariatul de Stat al Aerului nu preocupă nici un efort și nu face nici o economie pentru

cauizarea scopului propus. Vrea ca începând cu mici aeromodel și sfârșind cu bărbătescul zbor în avionul cu motor, să creeze pe zburătorul desăvârșit, perseverent, disciplinat și curajos, simbolul puterii neamului, nemăfricat apărător al cerului românesc.

La efortul Subsecretariatului de Stat al Aerului, s'a adăugat deosebită înțelegere, bunăvoință și ajutor din partea Ministerului Culturii Naționale, care a deschis larg porțile tineretului școlar spre cea mai mândră și folositoare activitate — aviația.

Aviația a fost întotdeauna și este și astăzi simbolul înălțării spre ideal, spre frumos, spre mai bine. Un zburător se desprinde de lutul pământului, trăind în sfera înaltă a unui ideal croic.

De aceea, părinți și profesori, lăsați copiii să lucreze modele zburătoare, îndemnați-i și ajutați-i să treacă pragul școlilor de zbor fără motor și admirați pe cei ce ajung să stăpânească văzduhul!



1. Aeromodeliștii în concurs.

2. Lansarea aeromodelului.

3. Un tineret constructor de aeromodeluri.

4. Așteptând semnalul de lansarea aeromodelului.

5. Plasele sunt pregătite pentru zbor.



matie de cireasa italiana la
pietă deasupra Mediteranei
(Luz)

INFLUENZA NOSTRA

b. utu a rot tar a Stanton
Antes de Pago 2

Grupul Milch inspectând
bătă pe frontul de lăst. A. 1.
1945
(Der Adler)



Grupul Milch
pe lăst. A. 1.
1945
(Der Adler)

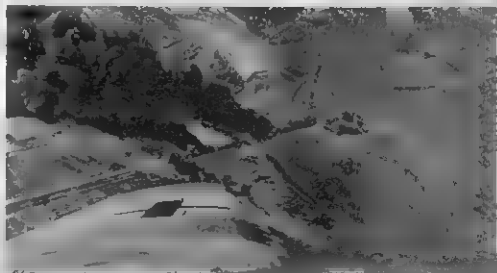


Hidroavion german
la formă de
pasăle A. 1.
(P. K.)

Echipajul unui bom-
bardier italian con-
trolând pe hartă
efectele raidului
victorios
(Luca)



Un pod peste o apă
din spatele frontu-
lui rus, aruncat la
aer de bombardie-
rile germane
(P. K.)



Informațiuni

Redacția revistei „ARIPI ROMANEȘTI” roagă pe această cale pe domnii Comandanți de Comandamente și Unități aviatice aflate pe front, precum și pe toți sbrătorii cari posedă fotografii, desene, schițe și orice fel de alt document care ar interesa acțiunea glorioasă a Aeronauticii noastre în războiul contra bolșevicilor, să le pună la dispoziția revistei spre a fi publicate în paginile ei. Deosebită vor afla coloanele noastre deschise orice articole, reportajii, schițe, jurnale personale, etc. în legătură cu războiul nostru aerian, după ce toate aceste documente vor obține aprobările forțelor în drept pentru a putea fi publicate.

Tot materialul rugăm a ni se trimite pe adresa: Redacția revistei „ARIPI ROMANEȘTI”, Strada Sărindar Nr. 9, etaj I, București.



Lt. Colonel aviator CESARE de PORTO

Noul atșup militar aeronautic al Italiei în România — Lt. Colonel Cesare de Porto — este un amir alborător de război.

A fost decorat cu „Medalia de argint a Valerii militare” pentru strălucita acțiune de bombardament asupra Maltai și Ceorvoilor engleze din Mediterana.

Dalo locul soarelui său poartă, va avea de-a-lungă posibilitatea să cotoască la amănunt glorioasele fapte de armă ale sbrătorilor români — frații de ocazie și de armă — străduindu-se mai mult legătura de prietenie dintre cele 2 furi surori ce luptă pentru același cauză sfântă.

„Aripi Românești”

Trănește preferă pe bărbat. — Instituțiile de asigurare au constatat că printr-o zecă persoane levin de tratament se găsesc în medie 8 bărbați și numai 2 femei. Această constatare s'a făcut pe baza statisticilor. Numărul procentual mult mai redus al femeii se explică după părerea sociologilor de asigurare prin faptul că femeii se expune la pericol mai puțin decât bărbații și pe riciolele ei. — (E. S. S.)

REVISTA „Aripi Românești” apare în condiții grafice excepționale, tipărită la fototipografică, cu copertile în culori pe hârtie specială Kustard, ca o continuare a revistei „Magazin Aeronautic”. Pentru ca jurnalul de propagandă propriu să fie atît de mult complet, revista se vinde numai cu 15 lei exemplari, iar abonamentul pentru public s'a fixat la lei 360 anual. Revista va continua să apară bi lunar, la 10 și 25 ale fiecărui lună.

REVISTA „Aripi Românești” filozofia conștinere fără întrerupere a revistei „Magazin Aeronautic” — căreia i s'a schimbat titlul și a devenit organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aeronauticii — a fost îndreptățit faptul că atât noi cât și amărul de apărare să fie cele conforme cu realitatea.



LT. MAX MANOLESCU

1.000.000 KM. DE SBOR. — În cursul lunii trecute renumitul observator român — Lt. Max Manolescu — șef pilot la Soc. română de navigație aeriană a împlinit impresionanta cifră de 1.000.000 km. parcursi în sboruri de transport aerian.

Este primul pilot român care a ajuns la această activitate, cu adevărat prodigioasă, mai ales dacă știm că s-a făcut acest sbrător face parte din aviația militară în cadrul căreia are încă alți sute de ore de sbor și de activitate, după pe terenul propagandei seriene (mestizuri în țară și străinătate).

Pilot desăvârșit un mare talent la sbor. Max Manolescu trece cu temeritate dela comanda avionului celui mai fin și delicat de vînturare și acrobazie, la a vionul cel mai greu, multumitor al aviației de bombardament sau de transport.

Pe lângă aceste înalțate calități de sbrător — înbinate cu o serioasă pregătire tehnică de specialist — Max Manolescu este expresia permanentă a modestiei camaterice și delicateții sufletului.

Au este deci de mirare simpatia sinceră manifestată de toți cei care-l cunosc.

În pragul unui nou milion de kilometri de sbor care a însemnat înconjurul pământului la ecuator de cea 23.000 ori sau efectuarea parcursului București Paris de cea 500.000 ori, revista „Aripi Românești” adresează cere mai bun urări de succes și noroc la sbor! Al. Dem.

(E. S. S.)

„ARIPI ROMANEȘTI” Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aeronauticii. Redacție și Administrația Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon 3.45.28, cont cec: 1334.

Director Comandar av. rîg. AL DEMETRESCU Redactori: LADMISS ANDRESCU și GION

Costul abonamentelor: întreprinderi, fabrici, instituții de Stat și particulare, de apărare, lei 3000, obișnuit: lei 1000 anual. Pentru particulari, lei 360 anual. Un exemplar lei 15.

Vocabularul aviatorilor

de DEM. BEN. CARAC, verificat
și de GION, animat

DEGAJAREA

Termenul acesta-adeses, făptuindu-l e-o salvare
Și e cuplet se știe, vezi cuvântul
angejore.
Degaajarea, pe'nțelesul celor care-s
sburători,
E un fel de „SALUTARE” și de-ascundere
prin nori.
Degaajarea-i o metodă, într'o luptă-aeriană,

Mai ales când n'ai cutare și motoru'fi este'n pană,
Degaajarea poartă și în sborul de formație,
Și-i un fel de dat la-o parte, ca să nu ai palpatie,
In concluzie degaajarea este ceea ce-ai citit,
Ce s'o înțelegi mai bine, recunosc, trebuie simțit.

APROVIZIONARE



eu socot!

Că e orb și că el vine, la'nțelept și la netot,
Pentru sburători destinul e un „ce” cu două fețe,
Una-ți oferă viață, ceialaltă: două bațe.

DESTIN

Să explic cuvântu-acesta recunosc că-mi
este greu
Filozofii spun destinul că-i creiat de
Dumnezeu.
Alții spun c'ar fi o farsă, joc de zar in
viață-ascuns,
Ce împarte pe măsură tuturor zămbet
și plâns.
Nu știu care-i adevărul, dar destinul

DEOCHIAT

Cine nu știe înțelesul lui curat!
Nu odotă se aude: piul Că de-aia-am
capotat,
Fiindcă n'ai avut de lucru și cu toți
m'ai deochiat.
Astă-nseamnă deochiatul e o scuză un
pretext,
Ce pe vremi în aviație, devenise-un fel
de „LEX”

Astăzi însă deochiatul și-a pierdut aroma sacră,
Rare ori mai poate merge la nevastă și la soacră,
In bătrâni, cerea cenușă, un cuțit și-un descântat.
Astăzi însă deochiatul e-un motiv ne'ntemeiat.

DERIVA

Derivă cuvântu-acesta să-l explic cum
se cuvine,
Ca să poată să'nțeleagă, precum vreau
eu originea,
Cere un volum uparte, chiar un curs
de lămurire,
Studiat filă cu filă, nu catren de amăgire.
Totuși, pentru-e fi în năta scopului,
propus, explic

Că deriva este unghiul când te decalezi un pic
Dela cale-adeverată, cauza într'un cuvânt,
Fiind ori busola proastă, ori rafelele de vânt.
Este ceea ce se spune despre-un om sau despre-o divă,
Care nu-și jîn drruful sfioră, ci eu mersul in derivă.
Tot derivă mai înseamnă in discuții infocate.
•Vorbăria celui care, dela un subiect se-abate.
După cum vedeți deriva, pentru cel ce-o studiază,
Nu odotă schimbând sensul, in greșeală poartă căză,
Căci derivă mai înseamnă și-ependic de fusolei,
Cere de s'a rupt vre-odată, dă neacă și mult tapaj.

DEVIAȚIA

Este unghiul cu pricina ce elavul sburător,
Când o vorbă la examen îi încureă
foarte- ușor,
Deviația, declinația și deriva laolaltă,
Sunt probleme de șicană, de concepție
inaltă.

Termenul nu se găsește monopol in
aviație.

Ba din contră se găsește ori și unde-i

deviație.

Deviază omul, vremea, deviază luna, vântul,
Toate deviază'n viață, deviază chiar pământul.
Prin urmare nu-i mirare deviația de treazăte
In tot omul rezonanță, mai ales cât el trăiește,
Până in prezent progresul deși este in urcare,
Deviației in viață nu i-a dat contracarare.

DICȚIONAR

Cuvântu-acesta, discutat cu mult antren,
Pe-aerodroame și'n birouri, devenind ca
un refren
Pentru orice vorbărie cu sau fără subiect,
Lui Dem. Ben. i-a dat prilejul să-și
creeze un proiect,
Și să scrie ce se vede: Un vocabular
ales,

Pentru toți ce cu aviația vor avea

vre-un interes.

Deci, dicționar desigur, dacă vreți să știți ce e,
Recomand cu insistență, așteptați până la „V”
Aș'apara în revistă și atunci „vocabular”
Ar să lămurească totul ceea ce-i „dicționar”



Vacuum Oil Company

S. A. d. R.



Vacuum Oil Company

FABRICĂ ULEIURI DE AVIAȚIE DE CALITATE
SUPERIOARĂ RECUNOSCUTĂ ÎN TOATĂ LUMEA

CURIOZITĂȚI

■ Un chimist american a reușit să fabrice din gumă arabică, diamante sintetice cu greutatea de 1/100 a naturale.

■ Lichiodu de pe vârful munților înfrânse 1000 ani.

■ În fiscoară secundă cad pe suprafața globului 16.000.000 tone de ploaie și zăpadă.

■ În Japonia crește 4.000 variații de orez.

■ Pe glob există 400 specii de plante care mănâncă insecte.

■ Socarta pământului s'a răcit, devenind solidă în 2.000.000 ani. Totuși străduindu-se să faceti mai mult bine.

■ Sunt mai multe secole în viața unei sticle cerosă decât secunde în viața unui om.

■ În Cuba înfrânse cea mai mică broască din lume. Ea este mai mică decât un sâmbure de ciocolată.

■ În 1937 au fost în Statele Unite 185.000 de incendii de păduri, adică un incendiu la fiecare 3 minute.

■ Funcționarii au împrumutat arta fabricării sticlei de la Egipteni; însă ei nu descoperiră procedeul fabricării sticlei transparente, în care s'au desăvârșit ca meseria marl.

■ Din rezistența vitală a insectelor este de remarcă acela a ploștii (ei) care poate să trăiască fără hrană timp de 18 zile! De acela când pune „mână” pe căle un bătău, vai de trupul lui...

■ Râme de 4 metri lungime. În unele locuri ale Australiei există un fel de râmă lungă de 4 m. care are un corp format din 350-500 de inele. Oulele acestor viermi au o lungime de 5-8 cm. și ca și ouale de rachină, o coajă maron, groasă. Se pare că singurul dușman al acestei râme uriașe este o pasăre înrudită cu pescărușul nostru lungă de 43-47 cm. care se hrănește cu ouăle, micile mușchete etc. (E.S.S.)

■ Un nou aparat Roenigen. Ziarul finlandez „Uusi Suomi” publică

știri asupra invenției unui tânăr docent de fiziologie finlandez, dr. Vilks. Acesta a inventat un aparat, cu ajutorul căruia este posibilă constatarea exactă a așezării corpurilor străine din organismul omenesc. Cu aparatele de până în prezent nu se putea stabili la ce adâncime se află un corp străin în organismul omenesc. Aparatul a fost construit pentru spitalul militar din Helsinki și văzut de conducătorul medicilor germani, dr. Conz, cu ocazia vizitei acestuia în capitala Finlandei. Acum s'a hotărât fabricația în serie a noului aparat. (E. S. S.)

■ Are viitor automobilul electric? Electromobilul sau automobilul electric este mai vechiu decât automobilul obișnuit, dar odată cu înfrângerea acestuia din urmă s'a profetizat dispariția sa curând a primului, din mai multe motive: automobilul cu benzină este mai rapid și mai independent decât automobilul electric, al cărui randament depinde de cantitatea de curent, pe care o poate acumula rezervorul lui; primul e deservit mai ușor, căci nu trebuie să transporte cu el acumulatorii urei. Toate aceste dezavantajuri nu mai contază dacă se folosește electromobilul în domeniul corespunzător.

tor calităților lui. Electromobilul este deosebit de rentabil în domeniul transporturilor, fiind chiar superior automobilului cu motor Diesel și cu generator de gaz. Deasemenea înțreținerea este mai ușoară și durabilă decât la motor. Un electromobil de 30 ani nu mai este modern, dar totuși se păstrează atât de bine, încât lucrările de reparație sunt mult mai puține decât la automobilul obișnuit, mult mai nou. Viteza maximă a unui electroautomobil cu o capacitate de încărcare de 1,5 tone este de aproximativ 25 km. pe oră, viteza pentru circulația în masă, unde folosirea electromobilului este avantajoasă și în privința aprovizionării cu curent. Deci în traficul în orașe și la distanțe mici, electromobilul poate aduce mari folosiri, când vor fi înlocuite mai ales și distribuțiile electrice pe tuburi înținse unui oraș mare și suburbanele lui, unde se pot schimba rezervoarele consumate cu altele încărcate. Un electromobil exemplar s'a creștit prin electromobilul Bleicher german. Pentru transporturile comunale, de plăci transportul gunoierului, sunt foarte indicate electromobilele. Și poarta Reichului folosește de ani de zile electromobile. (E.S.S.)

INFORMAȚIUNI ADMINISTRATIVE

— Pentru particulari și bibliotecile școlare, elevi, studenți, personalul din aeronautica militară și civilă: ofițerii, subofițerii și trupa din toate armele, revista noastră a fixat abonamentul anual la ... lei 360 începând dela 1 Noiembrie 1942.

● Prețul unui exemplar a fost fixat la ... lei 15

● Domnii abonați care doresc să-și achite abonamentul, o pot face, trimițând suma pe adresa administrației revistei, în str. Sărdinar Nr. 9 Et. I București.

● Domnii abonați care nu primesc revista, deși au plătit abonamentul, sunt rugați să anunțe administrația revistei printr-o c. p., sau telefonic la Nr. 3.45.28.

● Schimbările de adrese ale domnilor abonați trebuie semnalate administrației revistei, pentru ca domnii abonați să primească la timp exemplarele apărute.

● Numerile vechi ale revistei vor putea fi trimise, contra ramburs, la cererea celor interesați.

● Toți domnii abonați la revista „Magazin Aeronautic” vor primi în continuare revista „Aripi Românești” până la expirarea termenelor făcute, în prețul acelor abonamente.

ĂRIPI ROMÂNESȚI



LEI 15

MITRALIERA ȘI TRAGATORUL EI LA
BORDUL UNUI AVION ROMÂNESC.

(S. M. P.)